

歐洲地區受新型冠狀病毒(COVID-19)疫情影響研析

提報單位：外貿協會市場拓展處

提報人：蔡欣育

提報日期：2020年4月30日

目錄

壹、 總體經濟影響	1
貳、 疫情現況（截至 5 月 3 日止）	3
參、 主要受影響產業	6
肆、 當地政府因應疫情之重要經貿政策及紓困措施	18
伍、 當地民間企業、商公會、貿易經貿推廣組織因應做法	25
陸、 未來走向	30

壹、總體經濟影響

一、歐盟（EU）及英國

2020年初在新型冠狀病毒（以下稱 COVID-19）尚未於全球大流行時，國際貨幣組織（IMF）於1月發布對全球的經濟展望報告中，針對歐盟地區整體之經濟成長預測為1.6%、對歐元區則調降至1.3%，其中對德國及西班牙的預測各修正調降0.1%，前者主因是製造業萎縮，後者則為內需及出口減緩速度超乎預期的轉移效應。整體而言，歐盟主要國家如德國、法國、西班牙2020年之經濟成長率預估落在1.1%至1.6%，義大利約0.5%。英國在2020年1月底時順利宣告脫歐，IMF在1月的展望報告對英國2020年的經濟發展率預估為1.4%，2021年可以到1.5%，主要是認為英國在過渡期間能逐步轉換到新的經濟發展。英國2020年的出口成長預計將為2009年來最低、商業投資成長將收縮0.7%、家庭支出成長將為2011年來最低，而政府支出成長將上升至3.6%。

自2月中下旬至3月期間，COVID-19疫情的影響開始在歐洲發酵，公共生活及工業生產幾乎停擺，歐洲中央銀行（ECB）3月中旬的資料分析則顯示受疫情影響，2020年歐元區的經濟成長率將下修至0.8%（原預估為1.1%），而該銀行總裁拉加德（Christine Lagarde）亦曾表示若各國封鎖政策持續，衰退幅度可能高達5%，讓經濟成長率轉為負，衰退幅度甚過金融海嘯時期。

標準普爾 (S&P) 3 月 30 日之分析亦指出，歐元區在疫情持續影響下，預測 2020 年 GDP 可能衰退 2%，約損失 4,200 億歐元 (約新臺幣 14 兆元)，尤其以義大利及西班牙的影響最鉅，但 2021 年 GDP 可望回彈至 3% 的成長率。英國同歐元區皆會因為疫情的關係面臨經濟衰退，預估 GDP 將萎縮 1.9%，2021 年預估可回彈至 3.8% 的成長率。

隨著歐盟地區在第一季的疫情嚴重性不斷加劇，IMF 在 4 月最新發布的全球經濟展望報告數據中，歐盟地區 2020 年的經濟成長率將衰退 7.1%，歐元區則衰退 7.5%，其中德國、法國、西班牙、義大利等西歐主要國家皆預估衰退 7% 至 9%，英國衰退 6.5%，歐洲各國的降幅皆遠超過 2008 年的金融海嘯及之後的歐債危機。

二、其他歐洲地區-俄羅斯及烏克蘭

IMF 在 1 月的展望報告對俄羅斯 2020 年的經濟成長預測維持在 1.9%、2021 年有望持續提升至 2.0%，主要是俄羅斯自 2019 年持續採取量化寬鬆政策，透過降息刺激經濟成長，而對烏克蘭 2020 年的經濟成長率同樣維持在 3.0%。但 4 月份最新的數據則顯示，俄羅斯及烏克蘭受疫情影響，2020 年的經濟成長率將分別衰退 5.5%、7.7%。

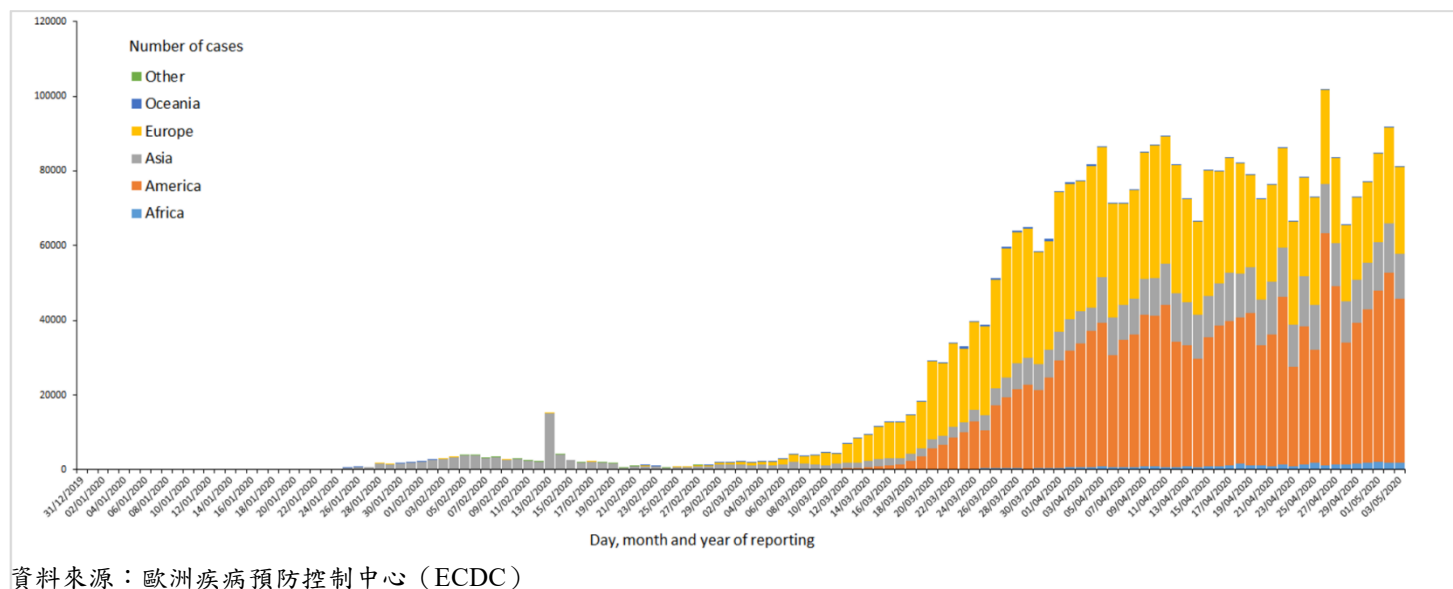
自 3 月疫情在歐洲開始流行，國際油價因沙烏地阿拉伯、俄羅斯間的減產談判破裂而大跌，以石油為主要出口產品的俄羅斯

受影響甚鉅，俄國政府表示石油和天然氣相關的收入減少將導致預算赤字。而俄國信評機構 ACRA 在 3 月 17 日的資料則表示因為疫情的蔓延及原油價格大跌影響，預期俄羅斯 2020 年的經濟成長率將跌至-0.2%至 0.6%。受疫情影響，烏克蘭自 3 月以來匯率大幅下跌，美元兌烏克蘭幣格里夫納跌幅達 11.5%，目前烏克蘭政府正在就外債重組進行談判並積極尋求國際資金援助。

貳、疫情現況（截至 5 月 3 日止）

一、歐洲地區整體概況

根據歐洲疾病預防控制中心（ECDC）5 月 3 日針對 COVID-19 疫情的統計資料，全球確診案例計近 339 萬例，較 3 月底案例數增加 30%，死亡人數已達 24 萬人，超過 200 個國家有確診案例。歐洲地區自 3 月上旬開始每天確診案例成長幅度漸增，接近



資料來源：歐洲疾病預防控制中心（ECDC）

中旬期間確診案例已超過亞洲地區。目前歐洲地區確診人數高達

136 萬例，占全球比重約 40%，嚴重程度次於美洲地區（143 萬例），其中死亡人數將近 14 萬人，占全球比重近 60%，居全球之冠。歐洲地區國家又以西班牙、義大利、英國、德國、法國為最嚴重的前五大國家，且西班牙（約 21.6 萬例）及義大利（約 21 萬例）的確診人數已超過中國大陸官方統計數字（約 8.3 萬例），在全球確診案例的國家中排名第二及第三，僅次於美國（約 113 萬例）。

二、歐盟（EU）及英國地區

（一）人流

歐盟部分國家如捷克、匈牙利、自 3 月上旬已開始針對國際航班實施管制，甚至關閉邊界，3 月 17 日歐盟執委會正式通過實施歐盟及申根區國家邊境關閉管制令，禁止外籍旅客入境，禁令持續 30 天，但英國不受禁令限制，仍可進入歐盟會員國，歐盟公民、醫務人員、藥品及物流亦不在此限，目前最嚴重的義大利、西班牙、德國、法國皆已關閉國境。然而英國及愛爾蘭尚未跟進實施歐盟的的禁令，英國僅規定自義大利入境旅客自我隔離，自其他疫區入境者若出現症狀，則比照辦理，而 4 月 3 日至 4 月 22 日華航將停飛臺北往返倫敦的航線。愛爾蘭則建議所有公民避免非必要海外旅行，但所有自海外入境者（北愛爾蘭不在此限），無論有

無症狀，均自主限制移動 14 日。

歐盟各國針對國內大型活動皆暫停辦理，民眾除緊急狀況如或採買民生必需品可外出外，皆被要求待在家中，多數商場、零售商店皆關閉（超市、藥局、加油站、銀行除外），以減少民眾社交接觸。

（二）物流

截至 3 月 31 日止，因國際航班停飛，臺灣往返歐盟地區的航空郵件已暫停收寄，英國及愛爾蘭不受影響。海關目前都正常運作但通關時間較慢，歐陸內陸運輸會受邊境管制措施影響，跨國陸運運輸量減少，交貨可能有延遲的狀況，但歐盟對於口罩及醫療防護用具實施出口限制，但歐盟境內各國不限。

三、其他歐洲地區-俄羅斯及烏克蘭

（一）人流

俄羅斯自 3 月 18 日起除特定人士外，禁止外國人入境，國際航班除特定國家首都或大城市外，其他皆取消。3 月 28 日起為期一週的防疫週，全國停班停課，民眾居家禁足，非關基本民生物資場合一律關閉禁止，但仍可容許超市及藥房繼續營業，3 月 30 日起關閉邊界，禁止所有車輛、火車、行人通過邊界（官方代表團、外交使團、國際運輸如輪船飛機火車

人員、卡車司機、持居留證者及赴俄奔喪者不受限)。烏克蘭則自 3 月 15 日起關閉國界二週，並禁止外國人入境，17 日起禁止所有國際及國內航班，所有大眾運輸工具自 22 日起暫停營運，僅提供醫護人員、急難救助人員、食品零售和藥局販賣人員等使用，一般民眾禁止搭乘(私人車輛仍可上路)，國內所有營業場所關閉，僅餘食品、清潔用品零售店、藥局和銀行可維持營業。

(二) 物流

俄羅斯及烏克蘭之海關、物流仍正常營運，而俄羅斯宣布到 6 在月前禁止出口醫療物資，但不包含用於緊急援助的醫療用品，也不包括出於個人目的使用的醫療用品和一次性防護用品。烏克蘭則針對進口貨物和國內外運輸，僅限於食品、清潔用品和藥品等三類，其餘各類貨品之進口一律暫停。臺灣往返俄羅斯、烏克蘭之航空郵件已暫停收寄。

參、主要受影響產業

一、 歐盟 (EU) 及英國地區

根據聯合國貿易和發展會議 (UNCTAD) 3 月 4 日的一份報告指出，COVID-19 不僅減緩中國的經濟，連帶影響全球經濟。由於中國在全球貿易營運中扮演製造業的重要核心，只要中國

的生產受影響，就會透過區域及全球價值鏈¹，牽一髮而動全身影響世界各國。該報告列出前 20 個受影響的經濟體中，以歐盟整體的影響最鉅，美國次之，日本排名第三。以下就汽車產業、會展產業、航空業、觀光業分析歐盟地區及英國目前的現況：

(一) 汽車產業

目前歐洲已成為疫情的重災區，歐盟內區域性的供應鏈已嚴重受影響，首當其衝的是汽車產業，歐洲各汽車製造廠將面臨重要零件短缺而影響生產線營運。歐洲汽車運輸聯合會 (ECG) 3 月 23 日的報告指出，歐洲國家（例如義大利、法國、西班牙、英國、德國、波蘭、捷克、斯洛伐克和匈牙利）的汽車生產基地皆暫時無法運作，例如法國汽車巨頭 PSA 集團在 3 月 16 日至 3 月 27 日期間，在其法國、西班牙、德國、英國、葡萄牙、波蘭和斯洛伐克生產基地皆停止生產，目前尚未復工；捷克 Škoda 自 3 月 18 日至 4 月 5 日亦停止國內三個工廠的生產線，估計將對捷克經濟產生重大影響。

由於歐盟多國處於封鎖、隔離和邊界管制的狀態，儘管

¹ 聯合國工業發展組織 (UNIDO) 對全球價值鏈的定義為：指為實現商品或服務價值而連接生產、銷售、回收處理等過程的全球性跨企業網路組織，涉及從原料採購和運輸，半成品和成品的生產和分銷，直至最終消費和回收處理的整個過程。包括所有參與者和生產銷售等活動的組織及其價值、利潤分配，當前散佈於全球的處於價值鏈上的企業進行著從設計、產品開發、生產製造、營銷、交貨、消費、售後服務、最後迴圈利用等各種增值活動。

貨物和貨物運輸不受限制，但歐盟目前缺乏勞動力（因為各國人民之間的流動限制），被認為是汽車產業停擺的主因。在最壞的情況下，2020年歐洲市場的汽車銷量到2020年將下降17%。據ECG稱，依靠出口至歐洲的汽車零件供應的其他生產基地也受到影響，例如雷諾汽車（Renault）在摩洛哥的兩家工廠、BMW的南非工廠、Volvo在美國南卡羅來納州工廠和Audi的墨西哥工廠都已關閉。Mercedes-Benz在美國阿拉巴馬州的工廠以及BMW和Volkswagen在美國的工廠預計將面臨類似的零件短缺。未來短期內汽車需求將持續下降，重創歐洲以及美國的汽車市場。

據歐洲汽車製造商協會（ACEA）的資料，歐盟總計有229個汽車組裝和製造基地，僅生產部門就有260萬就業人口，該協會在3月30日公布的資料亦指出，歐洲汽車生產線因為COVID-19疫情導致關閉，對該產業的產量和就業產生直接影響，歐盟和英國的汽車（乘用車和商用車）產量下降了約123萬輛，受就業影響的僱員人數約為111萬（約整體40%）。影響最大的國家是德國，產量及就業影響分別占了30%及50%，目前幾乎所有汽車製造商都已陷入停頓，各車廠在德國與歐盟境內的生產作業預計暫停兩周或是更久，整項產業在生產與銷售方面同時受到打擊。零配件供應大廠

Continental、Bosch 與 Schaffler 也面臨類似處境，尤其近年正當電動車製造的產業轉型過程，此番疫情帶來的負面影響席捲整個行業，估計中小型企業 70% 營收因而短少。其它受影響的西歐國家包含西班牙、法國、英國，捷克、斯洛伐克、波蘭為主要受影響的東歐國家。

國家	生產損失 (輛)	受影響的勞工數 (人)
Germany	359,287	568,518
Spain	237,806	60,000
France	113,200	90,000
United Kingdom	94,717	65,455
Czech Republic	83,863	45,000
Italy	78,434	69,382
Slovakia	52,411	20,000
Poland	43,521	17,284
Hungary	34,698	30,000
Romania	26,124	20,000
Sweden	18,253	67,000
Portugal	18,117	7,171
Belgium	17,635	14,600
Netherlands	16,511	13,500
Austria	16,289	14,307
Finland	11,222	4,500
Slovenia	8,950	2,890
Croatia	-	500
TOTAL (EU + UK)	1,231,038	1,110,107

資料來源：歐洲汽車製造商協會 (ACEA)

(二) 航空業

隨著 COVID-19 在歐洲流行，歐洲各國相繼祭出停飛國際及國內班機、旅遊禁令、關閉國境等措施，歐洲航班大減、載客數銳減，連帶導致各航空公司及各國機場的收入損失。依據國際機場協會（ACI）針對 4 月 1 日的數據估計，2020 年第一季，全球各地區機場的客運量相較 ACI 協會 2019 年的預測報告數據皆以 2 位數的百分比下跌，歐洲減少 23.9% 位居第二，約 1.2 億人次（亞太地區減少 38.9%/3.4 億人次，北美減少 20.7%/約 1 億人次）；而全球各地區機場的第一季收入，歐洲減少 24%，相當於 28 億美元的損失（亞太地區減少 45%/約 56 億美元；北美地區減少 35%/約 28 億美元）。ACI 協會亦預估，歐洲地區機場 2020 年全年的客運量將減少 35%，將近 9 億人次，機場收入將減少 42%，高達 246 億美元的收入損失，此急遽下降的幅度對該產業造成極大威脅。

目前全球大量的機場關閉，或停止商業營運，讓許多航空公司面臨財務危機，如英國廉航弗萊比航空 Flybe 在 3 月初已宣布破產，北歐航空（SAS）、挪威航空（Norwegian Air Shuttle）及荷蘭皇家航空（KLM）宣布裁員。歐洲主要機場如法國巴黎機場集團（ADP）3 月至 6 月估計減少 25% 的運輸量，德國法蘭克福機場單 3 月即減少 30% 的運輸量。國際

航空運輸協會（IATA）在 3 月 27 日公布的資料顯示，在旅遊禁令持續的情況下，預估 2020 年全球航空公司載客公里數（RPK）²將下跌 38%，年營收則高達 2,520 億美元的損失，在航空公司固定成本及非固定成本的消耗下，第 2 季預估將燒光近 610 億美元的現金。其中歐洲地區航空公司 RPK 預估下跌 46%，為全球之冠，年營收相較 2019 年估計損失 760 億美元。

根據路透社的報導，歐洲的航空業市場在各國政府保護性政策、強勢工會、各種雙邊協定下，航空市場仍然處於相當碎裂的狀態，2019 年歐洲的航空市場已岌岌可危，現在因疫情影響大量航班取消，對多家歐洲航空公司都將造成財務重擔，如法荷航空集團（Air France-KLM）及德國漢莎航空（Lufthansa）的淨負債營收比分別提升到 7.7 倍及 12.4 倍。財務相對健全的航空公司如愛爾蘭的瑞安航空（Ryanair）能維持淨負債營收比在 1.2 倍，英國的易捷航空（easyJet）也能維持在 1.9 倍，旗下擁有英國航空（British Airways）、西班牙國家航空（Iberia）等航空公司的國際航空集團（IAG，由英國及西班牙合資）則只增加到 3.5 倍。此現象表示，隨

² 載客公里數（RPK）：該指標係表現航空公司之載客或銷售情況，即載客人數與飛行距離之乘積和，RPK 可反映在一段時間內，已繳付機票及相關附加費用的乘客人數，加總起來的搭乘總距離數。

著疫情的衝擊，將造成歐洲航空業強者越強，弱者越弱的結果。

(三) 會展產業

歐洲的會展產業在歐盟以德國、法國、義大利、西班牙、波蘭為主要國家，英國（已脫歐）及俄羅斯亦在此列。德國是辦理國際專業展首屈一指的國家，每年有 160 到 180 個商展在德國舉辦，且有 18 萬個參展商及 1 千萬個觀展人數參與，自 2 月中旬開始，全德各地至 5 月的商展紛紛公告取消或延期。依據德國展覽產業協會（AUMA）的資料表示，截至目前 3 月中為止，德國相關營運商已損失近 30 億歐元（約 32 億美元），波及員工數達 2 萬 4,000 人。

目前全球已取消或延辦的展覽，對展覽公司及會展產業影響甚鉅，依據國際展覽業協會（UFI）3 月 20 日的新聞稿指出，至第二季為止，取消或延辦的展覽，展覽公司已有 1,450 億美元的合約無法履行（相較該協會 3 月 10 日發布的評估，多了將近 5 倍），只要有其他展覽宣布延辦，金額會持續攀升。而會展產業至第二季以前產生的經濟效益損失則達 882 億美元，其中歐洲地區達 311 億美元（亞太地區 236 億美元、北美地區 316 億美元），及將近 26 萬個全職工作機會消失（亞太地區近 38 萬、北美地區 32 萬）。展覽延期雖

可減少中長期的影響，但短期影響已造成，尤其會展產業有許多中小企業，產值的損失會對這些企業帶來立即的破產風險。而 UFI 的總經理兼執行長 Kai Hattendorf 亦呼籲各國政府透過立即的補貼及信貸計畫以保障會展產業未來的發展，H 執行長亦表示全球各國閒置的展覽館會同時支持當地政府，將其場地改為緊急醫療場所使用，以便當地醫院病床容納不足的需要。

(四) 觀光旅遊業

根據世界旅遊組織 (UNWTO) 4 月 1 日的資料，觀光業目前是 COVID-19 影響下嚴重受創的產業之一，無論是供給端或需求端皆大受影響。在世界經濟疲軟、地緣政治、社會及貿易的各種緊張局勢下，為觀光產業增添不利風險。UNWTO 亦坦言目前要預估觀光業的全面影響言之過早，但以目前全球旅遊受干擾的規模及動態，UNWTO 初步評估 2020 年全球國際遊客人數會下降 20% 至 30%，並導致國際觀光收入的損失 300 至 500 億美元的損失 (約為 2019 年總收益的三分之一)，其中歐洲目前疫情嚴重的義大利、西班牙、德國、法國、瑞士、英國即占國際遊客人數近 20%，隨著疫情影響的時間愈久，損失就越多。世界旅遊觀光協會 (World Travel and Tourism Council) 3 月 25 日的資料則顯

示，全球觀光業有 7,500 萬個工作正面臨風險，其中歐洲地區就有 1,000 萬個。

以目前疫情最嚴重的義大利及西班牙而言，根據義大利飯店聯合協會（Federalberghi）資料顯示，各國政府限制旅行措施已導致義大利流失近 50 萬遊客，預估全年度營收短收 5%，將近 16 億歐元（約 17 億美元）的營收損失，該產業已顯示經濟萎縮的跡象。另飯店業因客人大量流失而造成住宿市場需求下滑，光米蘭市區平均 3 萬 5,000 間客房，將只剩 1,000 間出租，預計每日損失 500 萬歐元（約 539 萬美元）。而義大利政府 3 月 13 日宣布全國餐廳、酒館等也必須關閉，產業衝擊大。

旅遊業則是西班牙經濟重要引擎，占全國 GDP 的 15%，為西班牙造就 280 萬名就業機會。此次 COVID-19 對旅遊業影響首當其衝，經濟學家預測 2020 年西班牙觀光業占全國 GDP 將 15% 下修至 12%。根據西班牙旅遊協會（EXCELTUR）資料指出，自新冠狀病毒發生以來，西國旅遊業銷售量大幅下滑 87.3%，加上近日全國人民居家隔离旅遊產業值下跌 46%。EXCELTUR 協會表示，西國旅遊業如可在 2 個月或 4 個月內恢復正常運作，預計將分別損失 195 億歐元（約 210 億美元）及 390 億歐元（約 420 億美元，若疫情持續惡化影

響近半年時間，則與產業直接或間接相關的損失則高達 600 億歐元（約 647 億美元），受影響之員工將達 20 萬人次。

（五）紡織成衣業

根據歐盟紡織服裝聯盟（EURATEX）的資料，歐盟在紡織及成衣產業也受 COVID-19 疫情而有嚴重影響，有超過一半的企業預期在生產及銷售數字將會減少超過 50%，而有 90% 的企業目前面臨資金問題，有 80% 的企業暫時裁員。義大利時尚和精品產業勢必衰退疲軟，一來為原料供應出現缺口，所有義大利時裝區（紡織、成衣、皮革製品、金匠、眼鏡）的供應鏈相當倚賴中國進口原料，尤其是義大利紡織重鎮普拉托（PRATO），有鑑於該產業本來就脆弱的環境，付款延遲和呆帳的情況經常發生，此類公司現金週轉能力有待考驗；再者義大利精品產業總購買量之 30% 皆為中國客戶，如在疫情過後中客購買力不若以往，該產業的營收必然有所損失。

而紡織成衣業總生產量占西班牙製造業 3.2%，西班牙尤以快時尚於國際間最為聞名，如：Inditex 紡織集團擁有全球數百家工廠，全球布局超過 7,000 個商業據點。Inditex 集團於中國擁有近 2,000 家合作供應商，然近期由於但由於疫情擴散，西班牙將中國紡織生產訂單轉至摩洛哥、土耳其、

葡萄牙及西班牙。西班牙紡織企業協會（Acotex）表示目前以春夏季受影響最為嚴重，預計將影響 20%至 30%之訂單。Inditex 集團旗下成衣品牌如 Zara、Pull&Bear 及 Massimo Dutti 等亦受疫情影響，股票市值減少 320 億歐元。旗下品牌西國分店自 3 月 13 日起全部關閉營業，截至 3 月 16 日集團銷售額下滑 24.1%。有鑑於此，Inditex 集團預計將自 2020 年營業額獲利中撥出 2 億 8,700 萬歐元（約 3 億美元）應對此次疫情所需，預計 2020 年集團營業額獲利漲幅因而將由原本 9%之 160 億 9,300 萬歐元（約 174 億美元）微幅下降至 7%之 158 億 600 萬歐元（約 170 億美元）。

二、俄羅斯及烏克蘭

（一）俄羅斯

俄羅斯財政部長 Anton Siluanov 表示，因為疫情而與中國貿易及人員交流的減少，將導致俄羅斯每日 1,560 萬美元的經濟損失。其中又以觀光相關的服務業，如航空業、飯店業、交通業、零售業影響最深，製造業及原物料進出口亦大受影響。

1. 觀光業

前往俄羅斯的中國遊客減少，損失近 7 億美元。依據俄羅斯國家統計局（Rosstat）資料，2019 年約有 190 萬名中國

大陸遊客前往俄羅斯觀光。以中國遊客在俄羅斯年消費 30 億美元的基本預估計算，新冠狀病毒將使數量減少四分之一。

2. 航空業

俄羅斯航空公司的收入減少近 1 億美元。中俄之間航空運輸量的減少對俄羅斯航空公司尤為敏感，俄羅斯航空公司占兩國之間客運量的比重高達 75%，2019 年約為 300 萬人次。僅 2 月份俄羅斯的航空公司就損失 15 億盧布，預估總損失金額將達 40 億至 60 億盧布，其中又以西伯利亞（伊爾庫茨克，新西伯利亞）和遠東（伯力，海參崴）的航空客運量降幅最大。

3. 製造業

製造業產值減少 4 億美元。由於很多零件自中國大陸進口，中國零件供應不足造成俄羅斯製造業下滑，例如汽車製造業。由於零件供應中斷，俄羅斯卡車製造商 KamAZ 已宣布可能在 4 月 20 日後減少每週的工作時間。AvtoVAZ 亦因此建立危機總部。如果疫情繼續蔓延，這將是對俄羅斯經濟產生負面影響的最大原因。

4. 原物料

出口到中國的原物料生產減少。這不僅涉及石油和天然氣，還包括煤炭、木材和水產品。西伯利亞和遠東地區上述

產品主要出口至東南亞市場，其中水產品占俄羅斯水產品總出口的 76%，木材占 46%，煤炭占 45%。根據俄羅斯鐵路局的資料，2 月上旬煤炭的裝載量比前一年同期減少 23.4%，木材的裝載量則下降 13.7%。

(二) 烏克蘭

3 月 17 日烏克蘭總理 Denys Shmyhal 明言目前尚無法估計疫情對烏國經濟的實際影響程度，然其也特別指出交通運輸業、觀光旅遊業等服務業將會首當其衝。其次，大型會議、賽事與各類活動的取消，預計也將烏國商業活動帶來全面性的影響。再者，烏國政府已呼籲企業並強制部分行業實行居家遠端工作，預計也將衝擊烏國經濟效率。

肆、當地政府因應疫情之重要經貿政策及紓困措施

一、 歐盟各國及英國地區

目前歐盟層級的單位已先後提出各項紓困措施，歐洲投資銀行 (EIB) 在 3 月 16 日宣布將提供將近 400 億歐元的融資計劃，幫助歐盟內的企業維持經營。歐洲央行 (ECB) 3 月 18 日公告將啟動 7,500 億歐元 (約 8,200 億美元) 的購債振興計畫，稱「緊急抗疫購買計劃」(Pandemic Emergency Purchase Programme) 包含用來收購公債及公司債、向銀行提供更多貸款

的刺激方案，此暫時性措施預計至少實施到今年底，甚至是疫情結束。

歐洲穩定機制（ESM）執行長 Klaus Regling 亦在 3 月 24 日與歐元集團（Eurogroup）各國財長視訊會議時表示，目前基金擁有 4,100 億歐元（約 4,580 億美元）的資金，相當於歐元區 3.4% 的 GDP，將用來協助陷入困境的歐元區國家。

另外國際貨幣組織（IMF）3 月 23 日發布的聲明中，總裁 Kristalina Georgieva 表示目前已有將近 80 個國家尋求組織協助，並且準備動用 1 兆美元的貸款以援助其他成員國。

目前歐盟地區各國及英國政府已相繼提出紓困方案，以疫情較嚴重的幾個國家為例：

（一）義大利

義國 3 月 16 日正式宣布擬實施之「護癒義大利法」（Cura Italia），目標在針對醫護人員、勞工、家庭及企業等提供相關紓困所需，整套措施所需經費 250 億歐元，其中將立即動支 3.5 億歐元做為協助緊急醫療所需之費用。

為協助義國中小企業渡過疫情難關，將對年營業額 200 萬歐元以下之中小企業、或受疫情直接衝擊之各業別商家（包括旅遊、交通、餐飲、教育、展會及電影、劇場、運動等業別），提供稅務等流動資金之紓困措施，包含延長稅款

繳納期限及分期繳款方式、貸款擔保基金、「義大利製造」
（Made in Italy）基金加強協助義國企業國際化、8,500 萬歐
元協助各級學校實施遠距教學設備

（二）西班牙

西國政府 3 月 16 日宣布將撥款 2,000 億歐元以因應此次新冠狀病毒帶來之經濟衝擊效益，此金額約占西國 20% 之 GDP。其中，1,000 億歐元使用於企業融資，特別針對中小企業。同時政府承諾，疫情期間將不允許歐盟以外的國家藉機收購西班牙國家安全相關及重要經濟來源產業；170 億歐元用於援助受此次疫情影響之西國民眾；38 億歐元用於西國各自治區醫療院所需；28 億歐元用於國家級醫療資源所需；10 億歐元用於防疫預防措施之需；4 億歐元用於受影響之產業救濟等相關紓困計畫，以確保西國經濟擁有充足流動資金、企業固定成本運作正常，避免引發相關負面連鎖反應。

多數西國企業引用「臨時就業法措施（Expedientes de regulación temporal de empleo，ERTE）以暫停部分員工工作並實施無薪假，受此條例影響勞工超過 10 萬人次。西國政府表示，西國企業使用「臨時就業法措施（ERTE）」暫停員工工作，原則上企業可不支薪，受影響員工之薪資將由政府支付停工人員之全額薪資，而西國企業在不提供擔保的情況

下可申請近六個月納稅延期。

(三) 德國

德國政府 3 月 23 日宣布規模達 7,500 億歐元的紓困方案，以減輕企業的稅務負擔，讓企業保有足夠的流動資金，具體作法包含：

1. 全力提供企業信貸，支持不設上限。
2. 放寬企業延遲交稅規定。
3. 如果企業受疫情影響，不得不縮短員工工作時間，除了聯邦勞動局將承擔社會保險部分，只要企業 10%員工被迫縮短工時，企業就可以向政府申請短工津貼。
4. 短工津貼對外包人員亦適用。
5. 部分或全部放棄員工補足工時帳戶裡的負工時。
6. 簡化企業預交稅根據疫情的調整。
7. 放棄對企業至今年底欠稅或是延誤支付附加費用的強制執行。

(四) 法國

法國 3 月 17 日提出 450 億歐元紓困基金，協助企業及勞工度過危機，紓困措施包含：

1. 企業可申請緩徵企業社會保險及稅務，受疫情影響有倒閉之虞的企業，可以個案方式申請稅務減免

2. 企業若有繳交貸款本息的困難，法國央行（Banque de France）可協助與其貸款銀行協調調整本金寬限期或貸款期限
3. 提供 3,000 億歐元之國家保證金，幫助企業償還銀行借貸。
4. 簡化企業申請「部分無薪假」審核程序，並保證政府將 100%補助企業核發等同於法國最低工資之薪資。
5. 認定疫情為影響政府採購之「不可抗力因素」，允許企業延遲交付政府採購物品。
6. 允許企業推出強制員工在家工作措施，不需經由員工同意。
7. 受疫情影響之中小型企業可暫停支付房租、水電及燃料費。

(五) 其他歐盟地區-中東歐國家

中東歐國家中，目前以波蘭政府提供較具體的紓困方案，3月18日宣布金額達 2,120 億波幣（約 500 億美元）的紓困方案，該配套措施金額將包括現金 660 億波幣（156 億美元）、745 億波幣（176 億美元）的政府流動性工具，以及 700 億波幣（165 億美元）的中央銀行流動資金。該措施主要涵蓋 5 個層面，包含就業保障、企業融資、強化金融系統、擴大公共投資（用以支持公路建設、學校數位化與現代化等），但波蘭總統 Andrzej Duda 已明確表示 2020 年政府赤字無法避免。其餘如捷克、匈牙利、保加利亞、羅馬尼亞亦提出階

段性的紓困措施，包含政府的財政刺激、延長商業貸款期限、降低貸款利率、降低雇主為員工繳納的稅款及保費、延長個人所得稅申報截止日期等。

(六) 英國

英國 17 日推出總值 3,500 億英鎊（約 4,300 億美元）的貸款援助，金額相當於英國國內生產毛額（GDP）的 15%，幫助商界支付租金、工資和供貨，其他對企業的紓困作法還包含：

1. 將小型公司的員工津貼（Employment Allowance）自 3,000 英鎊提高至 4,000 英鎊，增加國民保險金（National Insurance，NI）的折扣；另針對員工少於 250 人的小公司，倘職員因感染新冠肺炎無法上班，政府將補助雇主 14 天的法定病假工資（Statutory Sick Pay，SSP）。（註：依英國法規規定，倘員工因病無法上班，雇主必須支付員工每週 94.25 英鎊的法定病假工資。）
2. 將零售業商業稅優惠（Retail Discount）擴大到更多小型企業、將酒吧的商業稅優惠提高至 5,000 英鎊、將致力於重新審查商業稅費率制度，此外將取消受疫情嚴重影響之零售、休閒及旅遊相關小型企業一年的商業稅。
3. 提供 70 萬家符合小型企業費率減免（Small Business Rates

Relief) 的公司各 3,000 英鎊補助金，同時承諾 1.3 億英鎊資金支持英國商業銀行的初創公司貸款計畫 (British Business Bank's Start-Up Loans programme)、12 億英鎊資金供予受新冠病毒影響的小公司融資，及 50 億英鎊供予新的出口融資。

4. 提供求助專線給受新冠病毒影響而無法如期納稅的企業，同時也將擴大英國稅務及海關總署的延遲付款安排計畫 (HMRC Time to Pay Arrangement)，該計畫通常同意企業延後 6-12 個月償還積欠稅款；提供 5 億英鎊資金以幫助弱勢團體度過災情，該弱勢團體包含無法申請法定病假工資的自僱人士；在統一福利救濟金系統 (Universal Credit system) 中暫時放寬最低收入下限規則 (Minimum Income Floor rules)。
5. 將企業家救濟金的終生上限自 1,000 萬英鎊降至 100 萬英鎊，減少小企業出售公司時須繳納的資產增值稅 (capital gains tax)。

二、 俄羅斯及烏克蘭

(一) 俄羅斯

俄羅斯政府將準備 3,000 億盧布 (約 40 億美元) 的疏困基金，將用於對企業的支援，以及因員工被隔離，企業仍要支

付的工資。政府同時將對失業的人員提供救濟，並支援地方政府提振經濟方案所需要的經費。對於相關醫療工作人員，將成立工作獎勵基金。並立即立法，允許民眾透過網路購買非處方用藥，以取代前往實體藥局買藥。政府與銀行協商，展延並寬限企業的貸款。對於受創最重的航空及旅遊業，繳稅期限將延長。

(二) 烏克蘭

3月17日烏克蘭國會通過一系列針對企業及個人稅務紓困措施，包括將個人所得稅申報截止日由4月30日延至7月1日；3-4月個人或法人之房地產稅將予以免除；3-4月針對特定身分者免繳22%的社會保險費、3-4月農地承租免稅；3-5月針對貨物稅、增值稅申報、各示會計法規申報之違反者罰則予以免除。同時烏國總統 Volodymyr Zelensky 也宣布，目前政府正研議「貸款償還假期」(repayment vacation)，盼能減緩疫情對中小企業營運之壓力。

伍、當地民間企業、商公會、貿易經貿推廣組織因應做法

一、歐洲地區汽車相關公協會

歐洲汽車製造商協會 (ACEA)、歐洲汽車零件供應商協會 (CLEPA)、歐洲輪胎橡膠製造商協會 (ETRMA)、歐洲汽車銷

售與維修協會（CECRA）四協會的主席在 3 月 26 日共同合署一封信件給歐盟執委會主席 Ursula von der Leyen，主要訴求是呼籲各國政府提供汽車產業相關業者的協助。這四個協會都在官網上隨時更新與 COVID-19 相關的汽車產業資訊，並提供會員可尋求援助的管道資訊。

二、國際機場協會（ACI）及國際航空運輸協會（IATA）

ACI 協會指出各國機場與航空公司其實處於唇齒相依的狀態，並呼籲各機場在目前的狀況下必須維持機場的營運，除了承擔固定成本支出，也必須持續徵收航空業務收費（Aeronautical Revenue）及非航空業務收費（Non-aeronautical revenue）³，同時要加強與同行內主要參與者及其監管機構的對話及合作。此外，ACI 協會還提出六項政策措施，包含維護機場收益（即徵收相關業務費用）、暫停世界航班時刻準則（IATA 亦提出，全球三大航空聯盟皆支持）⁴、免除機場附加費用（IATA 亦曾提出）⁵、減免航空業的稅收、提供政府協助（如補貼或擔保）。

IATA 協會亦呼籲各國政府提供紓困措施並隨時提供最新資訊。

三、歐盟紡織服裝聯盟（EURATEX）

³ 航空業務收費與飛機航班有關，無航班就無費用產生；非航空業務收費包含停機費、噪音費、燈光明費（飛機用）、旅客費、保全費用、電費、航空公司開櫃費用、排放廢、行李費用等等

⁴ 按照該準則的規定，航空公司需在特定時刻安排一定數量的航班（被分配航班數的 80%），否則將失去該許可。因目前疫情影響，全球航班大減，此規則訂立的暫時不可能達成。

⁵ 附加費是用來繳給有持股的政府單位，以受惠前述單位、機場、航空公司，甚至旅客本身。但 IATA 指出，很多非航空業務收費其實已超收，而政府本身並無就機場或航空公司提供任何服務。

EURATEX 在其官網有個 COVID-19 專區，提供歐洲地區的供應商或製造商的清單，無論是有口罩需求或是防護衣等與紡織有關的醫療用品，可以尋找合適的合作對象。此外也提供口罩類別簡易資訊。

四、各國當地公協會組織

(一) 義大利

1. 義大利外貿協會 (ITA-ICE)

- (1) 從 2020 年 2 月 1 日起，針對已參加不論哪國貿易推廣活動(包含商展、研討會、獨立展覽及 workshop 等活動) 取消 ICE 會員費。
- (2) 2020 年 4 月 1 日起針對擴展國外市場之企業包含員工人數達 100 名以上之公司免費提供協助及諮詢服務。
- (3) 若已參加海外推廣活動並已經產生費用，農業食品和消費品行業每家公司補助最高額為 6,000 歐元；對於其他資本產業最高補助額為 10,000 歐元。
- (4) 在 ICE 機構組織的所有活動中免費提供展覽標準展位(包括展覽會及自辦展覽等)，展覽時間為 2020 年 3 月至 2021 年 3 月之間，在世界上任何地方都符合此條件。

(5) 對於其他活動，例如研討會，論壇，演講等，保證所有公司保證一個名額可免費參加。

2. 義大利電子暨零配件公會（ANIE）、義大利工具機公會（UCIMU）皆成立任務小組，前者每個產業提名一人作為聯繫窗口，公會管理階層可以隨時處理來自公會會員的任何請求；後者協助統整公會內部會員意見，以協調及解決問題並與政府進行正式對話。

3. 義大利工業製造總會（Confindustria）亦成立任務小組，以便迅速有效地回覆各會員廠商的需求。

(1) 主要管理及協助對中國貿易有關之商業活動，如：在供應鏈採購中遇到任何困難時提供支援、對從中國返回的義大利勞工的待遇、協助該類會員參加專業性貿易商展。

(2) 由於疫情嚴重傷害義大利經濟體質，該總會加強與地方政府以及相關之商業團體（公會等組織）對話與溝通，支援需要協助之公會成員。

(二) 西班牙對外貿易推廣機構（ICEX）

根據 ICEX 機構 2 月底表示，受 COVID-19 疫情影響，中西兩國經濟貿易成長放緩，並預計西國出口至義大利之數量將減緩。有鑒於西國連日受新冠狀病毒肆虐，ICEX 機構

於 3 月 16 日新聞稿表示，該機構將協同西國國內及駐外貿易推廣辦公室投以最大努力協助西國企業於亦情流行期間所發生負面影響。其中服務包含：提供西國企業最新疫情消息、協同經濟部隨時提供西國企業最新歐盟貿易數據、提供西國企業諮詢服務、輔導出口企業線上貿易課程等相關服務措施。

(三) 法國商務投資署 (Business France)

因應 COVID-19 為法國企業帶來營運與財務的挑戰。Business France 隨時關注法國政府宣布之措施如企業可申請緩徵 3 月份到期之企業社會保險及稅務、針對疫情影響有倒閉之虞的企業，以個案方式提供稅務減免。針對法國企業因疫情碰到各國出口問題，可在 Business France 全球 60 國的據點得到協助。

五、大韓貿易投資振興公社 (KOTRA)

目前主要以辦理視訊洽談會、線上展覽、代辦海外拓銷三種方式協助南韓企業拓銷，其中視訊洽談會又分成幾項服務，包含：一次尋找 1 家買主作線上洽談，不額外收費；針對高端產品、中型跨國企業亦辦理一對一線上買主洽談，以因應疫情影響無法找尋客戶的國內企業；韓企業與俄羅斯買主的線上洽談專區；為新創公司尋求與美國、中國、日本募資平台的線上

媒合機會。線上展覽係以在網站上以產業分類，將各企業的產品型錄及公司資訊露出，有興趣的國外企業登入會員後可線上發出需求通知。代辦海外拓銷是指南韓的企業目前無法前往海外部分國家進行直接拓銷，南韓企業可向前述 KOTRA 的外館申請海外交易代辦的業務，KOTRA 的外館會緊急派遣行銷專業人才及其他人力，協助處理海外當地業務面臨之困難。申請加入代辦海外拓銷業務之時間將自原訂之 1 個月，縮短為立即加入，加入費用及期間之條件將自原訂 1 年收費 300 萬韓元(新台幣 7 萬)放寬至 3 個月 75 萬韓元(約新台幣 1 萬 8,000 元)，目前訂定的實施期間自 3 月起至 5 月底止，以減輕南韓國內企業之負擔，快速因應環境之變化。

陸、未來走向

根據麥肯錫 (McKinsey & Company) 4 月 3 日發布的研究報告，目前 COVID-19 的發展趨勢主要有四：

- 一、 無症狀病例接下來可能是疫情傳播的主力
- 二、 季節因素不太可能成為抑制疫情傳播的主因
- 三、 病毒檢測技術的提升能有效監控疫情狀況
- 四、 亞洲地區經濟活動復甦但境外移入案例增加，可能會實施更長時間的旅遊禁令及限制

該報告因應疫情發展假設出不同的經濟影響的模組，主要有三套劇本：快速復原、全球放緩、悲觀情形。若採較樂觀的快速復原劇本，即歐美疫情能在第二季結束前被控制，歐元區經濟可望在第二季後復甦，但可能要到 2021 年第一季或第二季才能回復到疫情爆發前的狀況。但如果是全球放緩的情形，及歐美地區的疫情在第二季持續失控，夏季期間各國可能持續施行社會隔離措施，歐元區的經濟成長預估將持續衰退至第三季或第四季，到 2021 年第一季才有可能慢慢復甦。

由於歐洲各國目前疫情嚴重，歐洲商業活動低迷，若各國社會隔離措施繼續，遠距會議設備可望帶動需求，尤以雲端資料中心、伺服器、網路寬頻、筆電、平板為主，其週邊設備如耳機、鏡頭、擴大器等的需求亦可能增加，同時在多國政府實施人員流動管制政策下，電子商務的需求亦可能增加。

以航空業而言，嚴重的經濟衰退將讓航空業延遲復甦，IATA 預估在政府財政措施的刺激下，預期將從第四季開始帶動旅行需求的成長，2021 年會有強勢回彈的狀況。根據路透社的報導，這次的全球疫情，有可能加速歐洲航空市場的淘汰及整併，一些中型航空公司，如葡萄牙航空（TAP Air Portugal）、義大利國家航空（Alitalia）、瑞典的北歐航空（SAS）也岌岌可危。在冠狀病毒疫情擴大的情況下，歐洲航空市場中脆弱的骨牌可能開始一一倒下，然而，財務健全的龍頭如瑞安航空（Ryanair）、國際航空集團（IAG）不僅能趁機擺脫競爭對手，

甚至本身受到衝擊也最小。根據過往 SARS 的經驗，疫情趨緩後，航空市場會迎來 V 形反轉 (V-shaped rebound)，歐洲航空市場可能大洗牌，此時較弱的競爭對手已遭淘汰，屆時擁有穩定資產的航空公司，將能在市場上快速復甦。

目前病毒何時消失仍是未知數，歐洲經濟體系在面臨疫情爆發前已是趨緩的狀況，歐盟內憂外患不斷，除了要面臨英國脫歐後帶來的影響，幾個西歐大國的政治動盪（如義大利、西班牙），還有南歐地區經歷過債務危機、恢復能力有限的國家，整體復甦能力難以樂觀。